Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2535

Vragen van de leden **Rudmer Heerema**, **De Boer** en **Visser** (allen VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de adviesaanvraag dienstregeling 2017 en de diverse nieuwsberichten over de te verwachten chaos in het (openbaar) vervoer in Noord-Kennemerland vanaf april 2016* (ingezonden 14 april 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 mei 2016)

Vraag 1
Bent u bekend met de adviesaanvraag dienstregeling 2017 en haar bijlage?

Antwoord 1
Ja, ik ben bekend met deze adviesaanvraag van NS aan de consumentenorganisaties in het Locov. Deze is onderdeel van het reguliere jaarlijkse proces rond de dienstregeling. De adviesaanvraag en de adviezen zijn (belangrijke) tussenstappen op weg naar de nieuwe dienstregeling.
Inmiddels heeft NS besloten in de dienstregeling 2017 een aantal adviezen met betrekking tot Noord-Holland over te nemen in de capaciteitsaanvraag (zie antwoord 2).

Vraag 2
Wat betekent de terugkeer naar de situatie van 2015 en voorgaande jaren op het traject Alkmaar – Haarlem – Den Haag voor de reistijd op dit traject, tegen de achtergrond dat in 2015 strakkere overstaptijden en minder stationstops zijn ingevoerd waardoor toen tijdwinst werd geboekt en tegen de achtergrond dat in het advies nu is opgenomen terug te gaan naar de reistijd van 2015 en extra te stoppen op de stations van Heiloo en Castricum? Wat betekent dit voor de ingezette verbetering van de deur-tot-deurreis?

Antwoord 2
In de dienstregeling 2016 heeft NS in de spitsuren een snelle verbinding gecreëerd tussen Alkmaar – Beverwijk – en Haarlem. Dat betekent dat voor deze bestemmingen reistijdwinst geboekt is. Tegelijkertijd is in de dienstregeling 2016 de eerder bestaande IC-verbinding vanuit Heiloo en Castricum naar Haarlem vervallen; voor deze bestemmingen betekende dat een verlenging van de reistijd.
In 2016 was het voor NS niet mogelijk om, hoewel gewenst vanuit de regio, de spitsintercity's te laten halteren op Heiloo en Castricum zonder de

ah-tk-20152016-2535
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

overstap in Haarlem te verslechteren. In de dienstregeling 2017 kan NS de brede wens (van consumentenorganisaties, overheden en andere regionale partijen) voor haltering van de spitsintercity's op Heiloo en Castricum wel inwilligen zonder dat de overstap in Haarlem verslechtert. Het betekent voor reizen vanaf Heiloo en Castricum naar Haarlem een reistijdverbetering van ca. tien minuten in de spitsuren, maar voor reizen vanaf Alkmaar (en vanaf andere stations in de regio zoals Heerhugowaard) een reistijdverlenging van enkele minuten.
Het streven naar verbetering van de deur-tot-deurreis blijft voor mij en voor NS onverkort van kracht. Om de aansluitingen in het OV verder te verbeteren stemt NS de dienstregeling af met andere OV-partijen.

Vraag 3
Op welke manier maakt u mogelijk dat er wel op de stations in Heiloo en Castricum gestopt kan worden, maar de reistijd niet meteen met twintig procent toeneemt? Bent u bijvoorbeeld bereid om aan NS te vragen of de aansluiting van de intercity Alkmaar – Haarlem op de intercity Haarlem – Den Haag kan worden verbeterd door de vertrektijd in Alkmaar bijvoorbeeld twee minuten te vervroegen? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven hoe de reistijdverdeling eruit komt te zien indien de adviesaanvraag dienstregeling 2017 wordt opgevolgd? Vindt u deze uitkomsten passen in de ambitie om de reiziger op 1, 2 en 3 te zetten?

Antwoord 3
De dienstregeling is de verantwoordelijkheid en deskundigheid van NS. De concessie schrijft voor dat NS zo goed mogelijk moet inspelen op de wensen van de reizigers. Maar NS moet bijna altijd keuzes maken die voor de ene groep reizigers beter uitvallen dan voor de andere. De concessie bevat geen voorschriften over vertrektijden of reistijdverdeling. Dit is om NS de ruimte te geven de dienstregelingspuzzel voor het hele land zo goed mogelijk te leggen.
Via de OV- en Spoortafels en via regelmatige bilaterale overleggen is NS goed op de hoogte van alle regionale wensen. Op basis daarvan optimaliseert NS elk jaar de dienstregeling, waarbij het helaas meestal niet mogelijk blijkt om alle wensen tegelijk te honoreren.
Zie verder antwoord 2.

Vraag 4
Kunt u uitleggen waarom er groot onderhoud aan de Velsertunnel wordt uitgevoerd terwijl er te weinig treinstellen voor Noord-Kennemerland beschikbaar zijn? Vindt u dit wenselijk mede gelet op de ambities om de deur-tot-deurreis te verbeteren?

Antwoord 4
Rijkswaterstaat voert groot onderhoud aan de Velsertunnel uit omdat dit noodzakelijk is om de bereikbaarheid van onder meer Noord-Kennemerland te borgen. Om werkzaamheden te verrichten is tijdelijke overlast helaas onvermijdelijk. (Spoor)wegbeheerders en vervoerders kijken bij buitendienststellingen over de modaliteitsgrenzen heen, door afstemming van werkzaamheden en zo mogelijk ook door de reizigers een zo goed mogelijk alternatief van deur tot deur te bieden.
Er is bij grote werkzaamheden nauw contact tussen Rijkswaterstaat, ProRail en NS. Zij betrekken de decentrale overheden en hun vervoerders hier intensief bij. Zo is er een bestuurlijk platform bereikbaarheid metropoolregio Amsterdam, waarin alle betrokken partijen (vervoerders, beheerders, overheden) samenwerken en proberen gezamenlijk de negatieve effecten van de werkzaamheden aan de Velsertunnel zoveel mogelijk te reduceren.
In het geval van de Velsertunnel heeft Rijkswaterstaat al in 2014 samen met de provincie Noord-Holland, betrokken gemeenten, het samenwerkingsverband IJmond Bereikbaar, Connexxion, de transportsector en ondernemers in de regio het Bereikbaarheidsplan renovatie Velsertunnel opgesteld[1]. Dit plan

[1] Zie: Bereikbaarheidsplan renovatie Velsertunnel, juni 2014, https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Bereikbaarheidsplan%20renovatie%20Velsertunnel_tcm21–30980.pdf.

bevat een samenhangend pakket van maatregelen die samen het grootste deel van de hinder tijdens de werkzaamheden aanpakken. Het gaat om maatregelen als:

- Omleidingsroutes over de weg (via de Wijkertunnel en zo nodig via de Coentunnels)
- Een extra pont voor fietsverkeer
- Een spitsshuttlebus vanaf station Beverwijk
- Ruimere mogelijkheden voor de transportsector om bij de planning van routes rekening te houden met de situatie op de weg
- Proactieve en tijdige (reis)informatie
- Aanpassing van de routes van twee busverbindingen die het Noordzeekanaal kruisen

Bij de renovatie van de Velsertunnel is er ook tijdig en constructief samengewerkt tussen Rijkswaterstaat en NS. NS heeft toegezegd vanaf de start van de dienstregeling 2016 (per december 2015) te monitoren wat de bezetting is van de treinen tussen Beverwijk en Haarlem. Kort voor de afsluiting van de Velsertunnel heeft NS op basis van feitelijke reizigersaantallen en ramingen geconcludeerd dat er met de getroffen maatregelen uit het Bereikbaarheidsplan, ook in de spitsuren, voldoende capaciteit beschikbaar is om een eventuele groeiende vraag als gevolg van de afsluiting van de Velsertunnel te kunnen opvangen.
De tunnel is vanaf 16 april afgesloten. Het is nog te vroeg om te zeggen in welke mate de vraag naar treinvervoer gegroeid is en of dit op de Kennemerlijn leidt tot treinen die onvoldoende capaciteit hebben. NS heeft op dit moment geen signalen dat dit laatste feitelijk het geval zou zijn. NS monitort de ontwikkeling nauwkeurig en zal waar nodig de inzet van materieel opnieuw bezien.

Vraag 5
Verwacht u een chaos in het openbaar vervoer in Noord-Kennemerland vanwege het feit dat er te weinig treinstellen beschikbaar zijn in combinatie met het feit dat het alternatief om per auto te gaan zeer beperkt is vanwege diverse weg- en spoorwerkzaamheden in de provincie Noord-Holland? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden er genomen om deze chaos tegen te gaan? Welke afspraken zijn er gemaakt om te voorkomen dat een belangrijke woon/werkregio niet meer bereikbaar is?

Antwoord 5
Nee, dat verwacht ik niet, gelet op de gedegen voorbereiding en maatregelen, maar NS blijft dit monitoren (zie antwoord 4).

Vraag 6
Deelt u de zorg over de bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland met alle huidige en voorgenomen weg- en spoorwerkzaamheden? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen zijn er genomen nu onder andere de Velsertunnel per 16 april 2016 voor negen maanden dicht gaat voor groot onderhoud en ook andere (weg-)werkzaamheden rondom Amsterdam in het kader van het project Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL), alsook de implementatie van het project Zuidasdok plaatsvinden om de bereikbaarheid van de belangrijke economische regio Amsterdam te garanderen? Deelt u de mening dat deze regio nu en in de toekomst, ondanks alle noodzakelijke werkzaamheden, bereikbaar moet zijn, juist vanwege de economische betekenis voor de Nederlandse economie? Zo ja, welke maatregelen zijn er reeds getroffen, hoe monitort u de bereikbaarheid en bent u bereid om aanvullende maatregelen te verkennen en te treffen?

Antwoord 6
De bereikbaarheid van de regio Amsterdam/Schiphol moet, vanwege de grote betekenis voor de Nederlandse economie, zo goed mogelijk zijn. Dit geldt ook in perioden dat er werkzaamheden plaatsvinden om die bereikbaarheid structureel te verbeteren. Er is veel aandacht voor de bereikbaarheid en er wordt bij voorgenomen werkzaamheden intensief afgestemd tussen de modaliteiten. Met betrekking tot de Velsertunnel heeft Rijkswaterstaat in overleg met de omgeving, onder meer de provincie, een Bereikbaarheidsplan opgesteld en uitgevoerd (zie antwoord 4).

Vraag 7
Waarom is besloten om 40 intercity's minder per dag op de Kennemerlijn in te zetten, met uitzondering van enkele treinen tijdens de spits die dan ook maar één kant op rijden? Hoeveel zitplaatsen zijn er hierdoor minder in de spits?

Antwoord 7
NS heeft dit besluit genomen (en uitvoerig toegelicht aan en besproken met de regio en met consumentenorganisaties) omdat er sprake was van overcapaciteit. Veel treinen waren niet goed bezet. Dat is niet efficiënt: het leidt tot onnodige kosten en de betreffende capaciteit kan elders nuttiger gebruikt worden.
Overigens is in de dienstregeling 2016 de vervoerscapaciteit in de spitsuren in de spitsrichting ten opzichte van 2015 juist licht gestegen door de inzet van Intercity's.

Vraag 8
Kunt u uitleggen op welke wijze werkzaamheden nu en de komende negen jaar aan het spoor en weg worden afgestemd, gelet op alle werkzaamheden die voortkomen uit de projecten OV SAAL, Velsertunnel en Zuidasdok? In hoeverre wordt hierbij ook de capaciteit en doorstroming van het onderliggend wegennetwerk en (regionaal/lokaal) openbaar vervoer betrokken? Welke afspraken zijn er gemaakt met bedrijven, overheden en vervoerders ten behoeve van de bereikbaarheid van Noord-Holland, gelet op de grote economische meerwaarde van deze provincie voor de Nederlandse economie? Wordt hierbij rekening gehouden met de consequenties voor het personenvervoer (auto en openbaar vervoer), maar ook het goederenvervoer? Zo ja, op welke wijze? Zijn er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoende alternatieven beschikbaar?

Antwoord 8
Bij het ontwerpen van een dienstregeling toetst NS of deze maakbaar is op de beschikbare infrastructuur. Bij het verdelen van de capaciteit houdt ProRail zo veel mogelijk rekening met te verwachten grote werkzaamheden (bijvoorbeeld OV-SAAL en Zuidasdok), grote evenementen en bijzondere vervoervragen. ProRail voert hiertoe overleg met wegbeheerders op regionaal en landelijk niveau en met personen- en goederenvervoerders.
Er is veel aandacht voor de bereikbaarheid en er wordt intensief afgestemd tussen de modaliteiten. Dit heeft voor de renovatie van de Velsertunnel onder meer geresulteerd in een Bereikbaarheidsplan dat inmiddels is uitgevoerd (zie antwoord 4).

Vraag 9
Is onderzocht wat de economische impact is van de opeenstapeling van alle weg- en spoorwerkzaamheden in combinatie met de voornemens van NS en andere vervoerders door het ontstaan van langere files door werkzaamheden en overvolle treinen? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Is onderzoek verricht naar de toegenomen kans op vertragingen en overvolle treinen? Welke maatregelen worden hiertegen getroffen?

Antwoord 9
Nee, dit is niet onderzocht of gekwantificeerd. Alle werkzaamheden worden juist uitgevoerd om de bereikbaarheid op peil te houden of structureel te verbeteren.

Vraag 10
In hoeverre wordt in de nieuwe dienstregeling rekening gehouden met eventuele vertragingen door alle huidige en voorgenomen weg- en spoorwerkzaamheden? Indien daarmee weinig rekening is gehouden, waarom is dat dan het geval en bent u bereid om hier alsnog naar te lijken?

Antwoord 10
Zie antwoord 8.